Opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenspraak met Schiphol

Aanvullende informatie bij de ontwerp-experimenteerregeling NNHS

Het nieuwe normen- en handhavingsstelsel bestaat uit regels en normen voor strikt geluidspreferentieel baangebruik. Onderdeel hiervan is dat er niet meer banen worden ingezet dan voor de operatie noodzakelijk is. Dit betekent dat er buiten de pieken niet meer dan één start- en één landingsbaan in gebruik zijn (1+1), in de pieken zijn er of twee start- of twee landingsbanen in gebruik (2+1) en alleen op het moment dat een start- en een landingspiekperiode over elkaar heen schuiven (door bijvoorbeeld vertragingen) zijn er tegelijkertijd twee start- en twee landingsbanen in gebruik (2+2). Dit laatste, het 2+2 baangebruik dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

In het huidige stelsel gelden deze regels niet, maar zijn de grenswaarden in handhavingspunten bepalend voor de wijze waarop het verkeer wordt afgehandeld. Deze grenswaarden worden vastgesteld op basis van een verkeerscenario met aannames voor het te verwachte baangebruik. In het scenario dat ten grondslag ligt aan de huidige grenswaarden in handhavingspunten (MER 2007) wordt uitgegaan van 480.000 vliegtuigbewegingen en zijn andere aannames gedaan dan strikt zouden volgen uit het nieuwe normen- en handhavingsstelsel. Zo is bijvoorbeeld aangenomen dat er per dag vier uur 2+2 baangebruik wordt ingezet. Dit is meer dan het nieuwe stelsel toelaat. De grenswaarden in de handhavingspunten gaan hierdoor uit van een andere verdeling tussen de primaire en de secundaire banen, namelijk meer inzet van secundaire banen, dan de regels van het nieuwe stelsel toelaten. Dit geldt voor de Polderbaan (primaire baan) in relatie tot de Zwanenburgbaan (secundaire baan) en de Kaagbaan (primaire baan) in relatie tot de Aalsmeerbaan (secundaire baan). Door minder inzet van 2+2 baangebruik verandert dus ook het aantal vliegtuigbewegingen van de Kaagbaan (toename naar zuidoosten) en Aalsmeerbaan (afname). Daarnaast is het gerealiseerd zuidelijk baangebruik (starten Kaagbaan en/of Aalsmeerbaan) hoger dan aangenomen in het grenswaardenscenario.

De handhavingspunten 32 en 33 worden belast door starts naar het oosten vanaf de Kaagbaan. Deze route wordt alleen gebruikt op het moment dat de Kaagbaan de enige startbaan is die in gebruik is en de Aalsmeerbaan op dat moment dus niet in gebruik is. Vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel leidt dus tot een extra belasting van de handhavingspunten 32 en 33. Het sturen op het voorkomen van een overschrijding in deze punten kan door het extra inzetten van de Aalsmeerbaan. In 2012 zijn deze punten overschreden omdat deze stuurmaatregel door de CROS en Alderstafel onwenselijk werd gevonden. Het nieuwe stelsel heeft onder andere tot doel om het vliegverkeer zoveel mogelijk af te wikkelen op de primaire start- en landingsbanen. Dit laatste is operationeel verankerd in een vaste preferentievolgorde voor baancombinaties. De strikte toepassing van dit zogenaamde preferentieel baangebruik is een van de pijlers van het nieuwe normen en handhavingsstelsel. Eerder in 2008 en 2009, dus vóór het experiment, hebben zich ook overschrijdingen voorgedaan. Oorzaak was toen ook het gebruik van de Kaagbaan. Deze overschrijding had net als afgelopen jaar voorkomen kunnen worden door het meer inzetten van de Aalsmeerbaan, met aanzienlijk meer hinder als gevolg. In 2008 hebben de Alderstafel en CROS aangegeven dat de stuurmaatregel ter voorkoming van de overschrijding onwenselijk was vanwege de extra hinder voor Aalsmeer. Dit is in lijn met het advies dat de Alderstafel in 2008 heeft uitgebracht en waarin ook de basis is gelegd voor het nieuwe normen- en handhavingsstelsel.

Bij de start van het experiment met het nieuwe stelsel is in de Beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vastgelegd dat "Indien handhaving als onwenselijk wordt beschouwd omdat deze afbreuk zou kunnen doen aan het doel en het verloop van het experiment, ligt het primair op de weg van de Minister van Verkeer en Waterstaat om (in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) de overschrijding van de grenswaarden terstond op te vangen met een regeling ex artikel 8.23a Wet luchtvaart dan wel een zodanige reeds bestaande regeling in overeenkomstige zin terstond te wijzigen en de Tweede Kamer daarover te informeren. In dat geval

zal een maatregel achterwege blijven omdat herhaling van de overschrijding zal uitblijven." Op basis hiervan heeft de ILT aangegeven dat er geen maatregel wordt opgelegd als gevolg van de overschrijding mits er een experimenteerregeling wordt opgesteld die het vliegen volgens het experiment mogelijk blijft maken.

De experimenteerregeling regelt vervangende grenswaarden in handhavingspunten en dan met name een ophoging in de punten 32, 33. De indruk dat hiermee, lokaal, in de punten 32 en 33 meer geluidsbelasting is toegestaan is juist. Aangezien de grenswaarden in handhavingspunten gebaseerd zijn op een verkeersscenario met andere aannames voor baangebruik worden ook andere punten dan de overschreden 32 en 33 licht aangepast (tussen 0.01 dB (A) Lden en 0,09 dB(A)Lden). De grenswaarden worden voor alle punten aangepast waar minder 2+2 baangebruik tot een hogere grenswaarden leidt, waardoor door daadwerkelijk minder 2+2 baangebruik (gewenst doel Alderspartijen) geen overschrijdingen zullen ontstaan. Hiermee wordt de door de ILT gewenste ruimte gegeven aan het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel. Omdat er vooraf niet exact te voorspellen is op welke wijze het verkeer zal worden afgehandeld zijn er geen grenswaarden in handhavingspunten naar beneden bijgesteld. Wel is getoetst of de totale aanpassing van de grenswaarden in handhavingspunten past binnen de wettelijke eis voor gelijkwaardige bescherming.

Het Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden. Uit de contra-expertise is gebleken dat de berekeningen correct zijn uitgevoerd en dat ook de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen juist zijn. De totale geluidbelasting die vliegverkeer van en naar Schiphol mag produceren is wettelijk begrensd door de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria uit 2007 (gebaseerd op de Wet luchtvaart, artikel 8.17, zevende lid). Deze criteria zijn gericht op een maximaal aantal woningen binnen de 58 dB(A) contour en maximaal aantal gehinderden binnen de 48 dB(A) contour. Het scenario dat ten grondslag ligt aan de aangepaste grenswaarden voldoet aan deze wettelijke criteria.